

1967

Ausgegeben zu Bonn am 24. November 1967

Nr. 48

Tag	Inhalt	Seite
6. 11. 67	Zwanzigste Verordnung zur Änderung des Deutschen Zolltarifs 1967 (Zollkontingente für griechische Weine usw.)	2473
9. 11. 67	Verordnung zur Einführung der Donauschiffsverkehrsverordnung	2474
	Bundesgesetzbl. III 9501-1	
25. 10. 67	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Abkommens zur Vereinfachung der Zollförmlichkeiten	2495
30. 10. 67	Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Abkommens über die Gründung eines Rates für die Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Zollwesens	2496

Zwanzigste Verordnung zur Änderung des Deutschen Zolltarifs 1967 (Zollkontingente für griechische Weine usw.)

Vom 6. November 1967

Auf Grund des § 77 Abs. 4 Nr. 4 und Abs. 8 des Zollgesetzes vom 14. Juni 1961 (Bundesgesetzbl. I S. 737), zuletzt geändert durch das Achte Gesetz zur Änderung des Zollgesetzes vom 2. August 1967 (Bundesgesetzbl. I S. 837), wird verordnet:

§ 1

Der Deutsche Zolltarif 1967 (Bundesgesetzbl. II S. 1819) in der zur Zeit geltenden Fassung wird wie folgt geändert:

1. In der Tarifnr. 22.05 (Wein usw.) erhalten die Anmerkungen 6 und 7 folgende Fassung:

6. Auf Weine (Absätze A und B) griechischer Erzeugung, die bis 31. Oktober 1968 der Zollstelle gestellt werden, werden gegen Vorlage eines Kontingentscheines des Bundesamtes für Ernährung und Forstwirtschaft in Frankfurt am Main bis zu einer Menge von 75 750 hl die jeweils in Betracht kommenden Binnen-Zollsätze angewendet.

7. Auf Weine (aus Absatz B) griechischer Erzeugung, die bis 30. April 1968 der Zollstelle gestellt werden, werden bis zu

a) einer Menge von 25 000 hl die in der Anmerkung 3 zu Tarifnr. 22.05 angegebenen Binnen-Zollsätze,

b) einer Menge von 34 250 hl die in den Anmerkungen 2, 4 und 5 zu Tarifnr. 22.05 angegebenen Binnen-Zollsätze

angewendet, wenn die Weine unter den in diesen Anmerkungen genannten Bedingungen abgefertigt werden.

2. Im Anhang III (Abgaben nach der Verordnung Nr. 160/66/EWG des Rates) wird in der Nummer 74 (Tarifstelle 19.07 – A) in der Spalte 4 (allgemeiner Außen-Zollsatz) die Angabe des festen Teilbetrags „14“ ersetzt durch: „10“.

§ 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzblatt I S. 1) in Verbindung mit § 89 des Zollgesetzes auch im Land Berlin.

§ 3

§ 1 Nr. 2 dieser Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. Oktober 1967 in Kraft. Im übrigen tritt die Verordnung mit Wirkung vom 1. November 1967 in Kraft.

Bonn, den 6. November 1967

Der Bundesminister der Finanzen
Strauß

**Verordnung
zur Einführung der Donauschiffsverkehrsverordnung**

Vom 9. November 1967

Auf Grund des § 3 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt vom 15. Februar 1956 (Bundesgesetzblatt II S. 317), zuletzt geändert durch Gesetz vom 6. Juli 1966 (Bundesgesetzbl. II S. 560), wird verordnet:

Artikel 1

Die als Anlage beigefügte Donauschiffsverkehrsverordnung gilt auf der Bundeswasserstraße Donau zwischen Kelheim (km 2 414,60) und der deutsch-österreichischen Staatsgrenze bei Jochenstein (km 2 201,77).

Artikel 2

Im Geltungsbereich der Donauschiffsverkehrsverordnung werden die §§ 23, 26 Abs. 2 zweiter Halbsatz, § 82 Abs. 2 zweiter Halbsatz, §§ 107, 109 zweiter Halbsatz, § 115 Abs. 2 Satz 2, §§ 134, 137, 138 der Donauschiffahrtspolizeiverordnung vom 28. September 1935 (Reichsgesetzbl. II S. 663) sowie die §§ 1 bis 20 des „Anhangs zur Schiffahrtspolizeiverordnung, Sondervorschriften für die Schifffahrt auf den

verschiedenen Abschnitten des Stromgebietes, I. Obere Donau, Buchstabe a, Abschnitt zwischen Ulm und Engelhartszell (km 2 588,0 bis 2 201,3)“ aufgehoben, soweit sie nicht bereits anderweit außer Kraft getreten sind.

Artikel 3

Zuwiderhandlungen gegen die Donauschiffsverkehrsverordnung werden nach § 366 Nr. 10 des Strafgesetzbuchs bestraft.

Artikel 4

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 11 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschifffahrt auch im Land Berlin.

Artikel 5

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Bonn, den 9. November 1967

Der Bundesminister für Verkehr
Georg Leber

Donauschiffsverkehrsverordnung (DonauSchVV)

Inhaltsübersicht

	§	§	
I. Allgemeine Bestimmungen			
Zusammenstellung der Schiffe in der Talfahrt	1	Schleusenbetriebszeiten	
Zusammenstellung der Schiffe in der Bergfahrt	2	22	
Schifffahrt bei Hochwasser	3	Verhalten im Schleusenbereich; Allgemeines	
Vermeidung von Wellenschlag	4	23	
Durchfahrt unter festen Brücken	5	Reihenfolge der Schleusungen	
Sperrung der Schifffahrt	6	24	
Bezeichnung schwimmender Geräte	7	B. Fahrt durch die Schleuse Kachlet	
Schiffahrtszeichen	8	Verhalten der Talfahrer im Schleusenbereich	
		25	
		Verhalten der Bergfahrer im Schleusenbereich	
		26	
		Ausfall der Lichtsignale	
		27	
		C. Fahrt durch die Schleuse Jochenstein	
		Verhalten der Talfahrer im Schleusenbereich	
		28	
		Verhalten der Bergfahrer im Schleusenbereich	
		29	
		Ausfall der Lichtsignale	
		30	
		VI. Fahrt im Bereich der Stadt Passau	
		Stilliegen	
		31	
		Schiffe mit gefährlicher Ladung	
		32	
		Wahrschausignal Racklauhafcn	
		33	
		Über Heck fahrende oder zurückstoßende Schiffe ...	
		34	
		Wenden bei höheren Wasserständen	
		35	
		VII. Beförderung, Umschlag und Leichtern von brennbaren Flüssigkeiten	
		Plätze zum Stilliegen, Umschlagen und Leichtern ...	
		36	
		Umschlag und Leichtern von brennbaren Flüssigkeiten	
		37	
		Umschlag und Leichtern von brennbaren Flüssigkeiten der Gefahrenklassen K0 bis K2	
		38	
		Rauchverbot	
		39	
		VIII. Ergänzende Bestimmungen	
		Sonderregelungen für Schiffe der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung, der Polizei und des Zolls	
		40	
		Anlagen	
		Anlage 1: Darstellung der Zeichen und Lichter	
		Anlage 2: Zusätzliche Schiffahrtszeichen	

I. Allgemeine Bestimmungen

§ 1

Zusammenstellung der Schiffe in der Talfahrt

(1) Talfahrer dürfen

- a) zwischen Kelheim (km 2 414,60) und der Eisernen Brücke in Regensburg (km 2 379,3) zwei Schiffe längsseits gekoppelt oder im Anhang eine Reihe von drei längsseits gekoppel-

ten Schiffen führen; die Schiffe dürfen eine Gesamtbreite von 13,5 m nicht überschreiten;

- b) zwischen der Eisernen Brücke in Regensburg und der unteren Grenze des Schleusenbereichs der Staustufe Jochenstein (km 2 201,77)

ein Schiff längsseits gekoppelt und im Anhang eine Reihe von längsseits gekoppelten Schiffen führen; die Schiffe dürfen zwischen der Eisernen Brücke und der Hafeneinfahrt Luitpold-

hafen (km 2 376,3) in Regensburg eine Gesamtbreite von 22 m, zwischen der Hafeneinfahrt Luitpoldhafen und der unteren Grenze des Schleusenbereichs der Staustufe Jochenstein eine Gesamtbreite von 30 m nicht überschreiten.

(2) Talfahrer dürfen unbeschadet von Absatz 1 in den Stauräumen

a) zwischen der Straßenbrücke Vilshofen (km 2 249,2) und dem Oberhafen der Staustufe Kachlet (km 2 231,2) sowie zwischen der Innmündung (km 2 225,3) und dem Oberhafen der Staustufe Jochenstein (km 2 203,9)

auch zwei Schiffe längsseits gekoppelt und im Anhang zwei Reihen von längsseits gekoppelten Schiffen führen; die Schiffe dürfen eine Gesamtbreite von 30 m nicht überschreiten;

b) zwischen der unteren Grenze des Schleusenbereichs Kachlet (km 2 229,3) und der Innmündung (km 2 225,3)

auch zwei Schiffe längsseits gekoppelt führen, sofern keine Schiffe im Anhang geführt werden; die Schiffe dürfen eine Gesamtbreite von 30 m nicht überschreiten.

(3) Unterschreitet der Wasserstand am Pegel Regensburg-Schwabelweis den Regulierungsniederwasserstand, so dürfen abweichend von Absatz 1 Buchstabe b zwischen der Hafeneinfahrt Luitpoldhafen in Regensburg und dem Schiffswendeplatz Sand (km 2 312,2) die Schiffe eine Gesamtbreite von 22 m nicht überschreiten.

(4) Von den Vorschriften der Absätze 1 bis 3 kann das zuständige Wasser- und Schiffsamt Ausnahmen zulassen, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs hierdurch nicht gefährdet werden.

§ 2

Zusammenstellung der Schiffe in der Bergfahrt

(1) Bergfahrer dürfen

a) zwischen der unteren Grenze des Schleusenbereichs der Staustufe Jochenstein (km 2 201,7) und der Eisernen Brücke in Regensburg (km 2 379,3)

aa) zwei Schiffe längsseits gekoppelt und im Anhang ein Schiff führen; die Gesamtbreite darf 20 m nicht überschreiten;

bb) sofern keine Schiffe längsseits gekoppelt geführt werden, im Anhang höchstens fünf Reihen von längsseits gekoppelten Schiffen mit einer Gesamtbreite bis zu 12 m führen;

b) zwischen der Eisernen Brücke in Regensburg und Kelheim

ein Schiff längsseits gekoppelt oder im Anhang höchstens drei Schiffe einzeln hintereinander führen.

(2) Bergfahrer dürfen unbeschadet von Absatz 1 in den Stauräumen (zwischen dem Oberhafen der Staustufe Jochenstein (km 2 203,9) und der unteren Grenze des Schleusenbereichs Kachlet (km 2 229,3)

sowie zwischen dem Oberhafen der Staustufe Kachlet (km 2 231,2) und der Straßenbrücke Vilshofen (km 2 249,2), auch

a) zwei Schiffe längsseits gekoppelt führen, wobei die Gesamtbreite 30 m nicht überschreiten darf, und im Anhang höchstens zwei Reihen von längsseits gekoppelten Schiffen mit einer Gesamtbreite bis zu 20 m führen;

b) sofern keine Schiffe längsseits gekoppelt geführt werden, im Anhang höchstens drei Reihen von längsseits gekoppelten Schiffen mit einer Gesamtbreite bis zu 30 m oder vier Reihen mit einer Gesamtbreite bis zu 20 m führen.

(3) Überschreitet der Wasserstand am Pegel Regensburg-Schwabelweis den Regulierungsniederwasserstand um mehr als 80 cm, so dürfen Bergfahrer auf der Strecke zwischen der Straßenbrücke Vilshofen und der Eisernen Brücke in Regensburg unbeschadet von Absatz 1 Buchstaben a, bb auch im Anhang höchstens vier Reihen von längsseits gekoppelten Schiffen mit einer Gesamtbreite bis zu 20 m führen.

(4) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 ist es gestattet, zwischen dem Oberhafen der Staustufe Jochenstein und der Eisenbahnbrücke Kräutelstein (km 2 223,3) sowie zwischen dem Oberhafen der Staustufe Kachlet und der Straßenbrücke Vilshofen die im Anhang in einer Reihe geführten Schiffe nicht zusammenzukoppeln.

(5) Von den Vorschriften der Absätze 1 bis 3 kann das zuständige Wasser- und Schiffsamt Ausnahmen zulassen, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs hierdurch nicht gefährdet werden.

§ 3

Schiffahrt bei Hochwasser

(1) Überschreitet die Wasserführung der Donau den höchsten Schiffsahrtswasserstand (HSW), so ist die Schiffahrt einschließlich des Übersetzverkehrs einzustellen. Der höchste Schiffsahrtswasserstand beträgt am

Pegel Abbach	480 cm
Pegel Regensburg-Schwabelweis	470 cm
Pegel Hofkirchen	480 cm
Pegel Passau-Maxbrücke	750 cm bzw. 810 cm.

Die Pegel sind für folgende Stromabschnitte maßgebend:

Pegel Abbach	
	Kelheim-Regensburg,
Pegel Regensburg-Schwabelweis	
	Regensburg-Deggendorf,
Pegel Hofkirchen	
	Deggendorf-Schalding,
Pegel Passau-Maxbrücke 750 cm	
	Schalding-Kräutelstein (km 2 223,20),
Pegel Passau-Maxbrücke 810 cm	
	Kräutelstein-Jochenstein (km 2 201,77).

(2) Abweichend von Absatz 1 dürfen Schiffe zwischen der Eisernen Brücke und der Einfahrt des Osthafens in Regensburg bis zu einem Wasserstand von 520 cm am Pegel Regensburg-Schwabelweis fahren, wenn die Fahrt im Zusammenhang mit dem Hafetrieb erforderlich wird.

(3) Von der Vorschrift des Absatzes 1 Satz 1 kann das zuständige Wasser- und Schifffahrtsamt Ausnahmen zulassen, wenn die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs hierdurch nicht gefährdet werden.

§ 4

Vermeidung von Wellenschlag

§ 21 der Donauschifffahrtspolizeiverordnung findet gegenüber Schiffen bis zu 20 Tonnen Wasserverdrängung keine Anwendung.

§ 5

Durchfahrt unter festen Brücken

(1) In einer Brückenöffnung ist das Begegnen oder das Überholen nur gestattet, wenn das Fahrwasser unzweifelhaft hinreichenden Raum für die gleichzeitige Durchfahrt gewährt.

(2) Die Durchfahrt durch die Öffnung einer festen Brücke, die durch eine rote Tafel in Form eines liegenden Rechtecks mit waagrechttem weißem Streifen gekennzeichnet ist, ist verboten.

(3) Sind einzelne Öffnungen oder Teile fester Brücken durch zwei quadratische, auf der Spitze stehende rot-weiße Tafeln gekennzeichnet, so ist die Durchfahrt nur zwischen diesen Zeichen gestattet. Dies gilt nicht für Sport- und Fischereifahrzeuge bis zu 20 Tonnen Wasserverdrängung.

(4) Sind Öffnungen fester Brücken

- a) durch eine quadratische, auf der Spitze stehende gelbe Tafel oder
- b) durch zwei quadratische, auf der Spitze stehende gelbe Tafeln übereinander oder nebeneinander gekennzeichnet,

so wird der Schifffahrt empfohlen, vorzugsweise diese Öffnungen zu benutzen und möglichst unmittelbar unter diesen Tafeln durchzufahren.

Ist die Öffnung nach Buchstabe a gekennzeichnet, so ist sie für die Schifffahrt in der Gegenrichtung geöffnet; ist sie nach Buchstabe b gekennzeichnet, so ist sie für die Schifffahrt in der Gegenrichtung gesperrt.

§ 6

Sperrung der Schifffahrt

Wenn die zuständige Behörde durch eine rote Tafel mit waagrechttem weißem Streifen, durch zwei übereinander gesetzte rote Lichter oder durch Schwenken einer roten Flagge bekanntgibt, daß die Schifffahrt vorübergehend gesperrt ist, müssen alle Schiffe vor dem Sperrzeichen anhalten.

§ 7

Bezeichnung schwimmender Geräte

(1) Schwimmende Geräte bei der Arbeit müssen führen:

- a) nach der Seite oder den Seiten, an der oder an denen das Fahrwasser frei ist:
 - aa) bei Tag zwei Bälle übereinander, der obere rot, der untere weiß,
 - bb) bei Nacht ein rotes und ein weißes Licht, das rote etwa 1 m über dem weißen;
- b) nach der Seite, an der das Fahrwasser nicht frei ist:
 - aa) bei Tag einen roten Ball in gleicher Höhe wie der rote Ball auf der anderen Seite,
 - bb) bei Nacht ein rotes Licht in gleicher Höhe wie das rote Licht auf der anderen Seite.

(2) Die Bälle nach Absatz 1 können durch Einrichtungen ersetzt werden, die aus der Entfernung das Aussehen von Bällen haben.

(3) Bälle und Lichter sind so hoch zu setzen, daß sie von allen Seiten sichtbar sind.

§ 8

Schifffahrtszeichen

Die Schiffsführer haben die Schifffahrtszeichen der Anlage 2 zu beachten.

II. Fahrt auf der Stecke zwischen dem Eisernen Steg und der Eisernen Brücke in Regensburg

§ 9

Begegnen, Überholen, Stilliegen

(1) Das Begegnen und Überholen von Schiffen zwischen dem Eisernen Steg (km 2 380,1) und der Eisernen Brücke (km 2 379,3) in Regensburg ist verboten.

(2) Kommt einem in die Strecke einfahrenden Talfahrer ein Bergfahrer entgegen, so hat der Talfahrer an dem Wendeplatz bei km 2 380,0 zu wenden und die Vorbeifahrt des Bergfahrers abzuwarten.

(3) Kommt einem in die Strecke einfahrenden Bergfahrer ein Talfahrer entgegen, der den Wendeplatz bei km 2 380,0 bereits durchfahren hat, so hat der Bergfahrer die Vorbeifahrt des Talfahrers unterhalb der Eisernen Brücke abzuwarten.

(4) Vor und während der Fahrt auf der Strecke haben die Schiffe an folgenden Stellen einen langen Ton abzugeben:

- a) Talfahrer oberhalb des Eisernen Steges und auf halber Strecke zwischen dem Eisernen Steg und der Steinernen Brücke (km 2 379,6),
- b) Bergfahrer unterhalb der Eisernen Brücke und auf Höhe des Gareishaufens (km 2 379,5).

(5) Am rechten Ufer zwischen

- a) dem Eisernen Steg und km 2 379,97 (oberste Ufermauertreppe) ist das Stilliegen nur im Falle des Absatzes 2 gestattet;

- b) km 2 379,97 und km 2 379,77 (10 m unterhalb der untersten Ufermauertreppe) ist das Nebeneinanderliegen verboten;
- c) km 2 379,77 und der Eisernen Brücke ist das Stillliegen verboten.

(6) Die Absätze 1 bis 4 gelten nicht für Sport- und Fischereifahrzeuge bis zu 20 Tonnen Wasserverdrängung.

III. Fahrt durch die Eisenbahnbrücke Regensburg-Schwabelweis

§ 10

Lavierende Schiffe

Schiffe, die durch die Eisenbahnbrücke Regensburg-Schwabelweis (km 2 376,8) lavieren, haben Talfahrern die Durchfahrt durch die bezeichnete Brückenöffnung freizugeben.

IV. Fahrt durch die Straubinger Enge

§ 11

Allgemeines

(1) Zur Vermeidung von Begegnungen auf der Strecke zwischen km 2 323,8 und km 2 321,0 wird der Verkehr in der Straubinger Enge (km 2 329 bis km 2 321) geregelt durch

- a) einen Wahrschauposten bei km 2 328,22, linkes Ufer (Wahrschauposten Unterzeitldorn),
- b) eine Signalstation unterhalb der Straßenbrücke Straubing bei km 2 321,07, rechtes Ufer (Signalstation Straubing).

(2) Unbeschadet der Vorschriften der §§ 12 bis 18 haben die Schiffsführer die Anweisungen zu befolgen, die ihnen von dem Wahrschauposten Unterzeitldorn und der Signalstation Straubing erteilt werden.

§ 12

Talfahrt

(1) Talfahrern ist das Durchfahren der Straubinger Enge nur gestattet in der Zeit von einer halben Stunde nach Dienstbeginn des Wahrschaupostens Unterzeitldorn und der Signalstation Straubing bis zum Dienstende. Die Dienstzeiten werden durch eine „Nachricht für die Schifffahrttreibenden“ bekanntgemacht.

(2) Talfahrer, die in die Straubinger Enge einfahren wollen, müssen dies dem Wahrschauposten Unterzeitldorn durch Abgabe je eines langen Tons bei den Schallsignalzeichen — quadratische weiße Tafeln mit rotem Rand und einem schwarzen Punkt in der Mitte — bei km 2 330,3 und bei km 2 329,0 anzeigen. Der Wahrschauposten zeigt auf einer Anzeigetrommel mit schwarzen Zahlen auf weißem Grund an, wieviel Bergfahrer sich auf der Strecke befinden.

(3) Talfahrer müssen bei der Fahrt durch die Straubinger Enge untereinander einen Abstand von mindestens 500 m halten. § 16 Abs. 3 bleibt un-

berührt. Befinden sich auf der Strecke Bergfahrer, so haben Talfahrer auf dem Abschnitt zwischen dem Wahrschauposten Unterzeitldorn und km 2 323,8 nach jedem zurückgelegten Kilometer einen langen Ton abzugeben.

§ 13

Bergfahrt

(1) Die Durchfahrt durch die Straubinger Enge zu Berg wird durch Lichtsignale der Signalstation Straubing geregelt. Diese bedeuten:

- a) zwei rote Lichter nebeneinander:
keine Durchfahrt;
- b) ein rotes Licht:
keine Durchfahrt (Freigabe ist zu erwarten);
- c) zwei grüne Lichter nebeneinander:
Durchfahrt frei.

(2) Werden ein oder zwei rote Lichter nebeneinander gezeigt, haben die Bergfahrer bei dem Schallsignalzeichen — quadratische weiße Tafel mit rotem Rand und einem schwarzen Punkt in der Mitte — bei km 2 320,0 einen langen Ton abzugeben und die Freigabe der Durchfahrt am Liegeplatz (km 2 320,3 bis km 2 320,8, linkes Ufer) abzuwarten. Das Vorrücken über das Haltezeichen — quadratische weiße Tafel mit rotem Rand und einem waagerechten schwarzen Strich — bei km 2 320,8, linkes Ufer, ist verboten.

(3) Zusätzlich zu den Lichtsignalen nach Absatz 1 Buchstaben a und b zeigt die Signalstation auf einer Anzeigetrommel mit schwarzen Zahlen auf weißem Grund an, wieviel Talfahrer sich in der Straubinger Enge befinden.

(4) Ist die Signalanlage gestört, werden folgende Zeichen gezeigt:

- a) wenn die Durchfahrt zu Berg gesperrt ist: eine rechteckige rote Tafel mit einem waagerechten weißen Mittelstreifen;
- b) wenn die Durchfahrt frei ist: eine rechteckige grüne Tafel mit einem senkrechten weißen Mittelstreifen.

§ 14

Anhalten

(1) Das Anhalten in der Straubinger Enge ist nur aus zwingenden Gründen und nicht länger als nach den Umständen unvermeidbar gestattet.

(2) Schiffe, die in der Straubinger Enge anhalten müssen, haben dies dem Wahrschauposten Unterzeitldorn oder der Signalstation Straubing sofort zu melden. Ist die Meldung wegen Dienstschlusses nicht möglich, ist sie unverzüglich bei Dienstbeginn nachzuholen, es sei denn, das Schiff hat die Straubinger Enge bis dahin wieder verlassen. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für Bergfahrer, die oberhalb von km 2 323,8 wegen der Witterung anhalten müssen. Diese Schiffe müssen bei der Weiterfahrt auf der Strecke bis zum Wahrschauposten Unterzeitldorn alle fünf Minuten einen langen Ton abgeben.

(3) Halten Schiffe länger als einen Tag in der Straubinger Enge an, ist die Meldung nach Absatz 2 täglich bei Dienstbeginn zu wiederholen.

(4) Nach einem Anhalten in der Straubinger Enge darf die Weiterfahrt während der Dienstzeit nur mit vorheriger Zustimmung des Wahrschaupostens Unterzeitldorn oder der Signalstation Straubing angetreten werden. Dies gilt nicht für Bergfahrer im Falle von Absatz 2 Satz 3.

(5) § 15 bleibt unberührt.

§ 15

Anhalten von Talfahrern am Notwendeplatz Oberau

(1) Talfahrer, die unter den Voraussetzungen des § 14 Abs. 1 am Notwendeplatz Oberau anhalten wollen, haben dies bei der Vorbeifahrt am Wahrschauposten Unterzeitldorn anzuzeigen

a) bei Tag:

durch Schwenken einer weißen Flagge,

b) bei Nacht:

durch Schwenken eines weißen Lichts.

Dabei ist dem Wahrschauposten die voraussichtliche Abfahrtszeit vom Notwendeplatz zuzurufen.

(2) Hat der Wahrschauposten verstanden, antwortet er mit den Zeichen nach Absatz 1. Andernfalls hat ihm der Talfahrer sofort nach Anhalten am Notwendeplatz die Mitteilung nach Absatz 1 zu machen. Änderungen der Abfahrtszeit sind dem Wahrschauposten unverzüglich zu melden.

(3) Bei der Abfahrt vom Notwendeplatz sind drei kurze Töne abzugeben.

§ 16

Begegnen und Überholen

(1) In der Straubinger Enge sollen Begegnungen nur auf folgenden Abschnitten stattfinden:

km 2 327,7 bis km 2 327,3; km 2 326,8 bis km 2 325,5; km 2 325,1 bis km 2 324,5; km 2 324,2 bis km 2 323,8.

(2) Zwischen km 2 323,8 und km 2 321,0 sind Begegnungen verboten. Talfahrer und Bergfahrer müssen ihre Fahrtgeschwindigkeit entsprechend einrichten.

(3) In der Straubinger Enge dürfen überholt werden

a) in der Talfahrt und Bergfahrt die in § 19 bezeichneten Schiffe,

b) in der Bergfahrt auf den in Absatz 1 bezeichneten Streckenabschnitten auch sonstige Schiffe;

dies gilt nicht für das Überholen von Schleppzügen untereinander.

§ 17

Sperrung der Talfahrt

Bei Sperrung der Talfahrt zeigt der Wahrschauposten Unterzeitldorn

eine rechteckige rote Tafel mit einem waagerechten weißen Mittelstreifen und darunter eine rechteckige weiße Tafel mit der schwarzen Zahl „2000“ oder

zwei rote Lichter übereinander und daneben eine rechteckige weiße Tafel mit der schwarzen Zahl „2000“; die weiße Tafel ist in diesem Falle beleuchtet.

Talfahrer haben am Notwendeplatz Oberau (km 2 326,2) anzuhalten, bis die Weiterfahrt freigegeben wird. Der Zeitpunkt der Freigabe ist beim Wahrschauposten Unterzeitldorn zu erfragen.

§ 18

Sperrung der Bergfahrt

Bei Sperrung der Bergfahrt zeigt die Signalstation Straubing zwei rote Lichter übereinander.

§ 19

Kleine Schiffe

§ 11 Abs. 1 sowie die §§ 12 bis 18 gelten nicht für einzeln fahrende Schiffe bis zu 20 Tonnen Wasserverdrängung.

V. Fahrt durch die Schleusen Kachlet und Jochenstein

A. Allgemeines

§ 20

Schleusenbereiche

(1) Der Schleusenbereich der Staustufe Kachlet erstreckt sich von km 2 232,9 bis km 2 229,3, der Schleusenbereich der Staustufe Jochenstein von km 2 205,9 bis km 2 201,77.

(2) Die Schiffsführer haben im Schleusenbereich die Anweisungen zu befolgen, die ihnen von der Schleusenaufsicht erteilt werden.

(3) § 22 Abs. 2 und die §§ 23 bis 30 gelten nicht für Sport- und Fischereifahrzeuge bis zu 20 Tonnen Wasserverdrängung. Die Schiffsführer dieser Fahrzeuge haben unbeschadet ihrer Verpflichtung nach Absatz 2 die für diese Fahrzeuge aufgestellten Hinweisschilder zu beachten.

§ 21

Abmessungen der Schiffe

(1) Die zu schleusenden Schiffe und Schleppzüge dürfen höchstens 230 m lang und einschließlich ihrer Deckladung 22 m breit sein.

(2) Die Schiffsführer haben die lichte Durchfahrts- höhe der über die Schleusen führenden Kran- brücken zu beachten. Sie beträgt:

- | | |
|--|---------|
| a) an der Schleuse Kachlet
(Stauhöhe 299,80 m ü.NN) | 6,65 m |
| b) an der Schleuse Jochenstein
(Stauhöhe 290,00 m ü.NN) | 7,78 m. |

Durch Wasserspiegelschwankungen kann die lichte Durchfahrts- höhe an der Schleuse Kachlet bis zu 0,10 m und an der Schleuse Jochenstein bis zu 0,20 m verringert sein.

§ 22

Schleusenbetriebszeiten

(1) Die Schleusenbetriebszeiten werden durch eine „Nachricht für die Schifffahrttreibenden“ bekanntgemacht.

(2) Schiffe, die außerhalb der Schleusenbetriebszeit geschleust werden wollen, haben dies spätestens eine halbe Stunde vor Ende der Schleusenbetriebszeit bei der Schleuse zu melden. Hierbei sind der Name des Schiffseigners und des Schiffes, die Zahl der geschleppten Schiffe sowie der Zeitpunkt des Eintreffens an der Schleuse anzugeben. Schiffe, die mit mehr als einstündiger Verspätung an der Schleuse eintreffen, werden nicht mehr geschleust.

§ 23

Verhalten im Schleusenbereich; Allgemeines

(1) Im Schleusenbereich ist mit größter Vorsicht und mäßiger Geschwindigkeit zu fahren, um jede Beschädigung der Schleusenanlagen und der Schiffe zu vermeiden. Überholen ist im Schleusenbereich verboten; dies gilt nicht für Bergfahrer nach Verlassen des Oberhafens und für Schiffe, auf die § 24 Anwendung findet.

(2) An den Liegeplätzen im Schleusenbereich, die mit quadratischen blauen Tafeln mit weißem „P“ bezeichnet sind, ist das Nebeneinanderliegen verboten.

(3) Die Richtungszeichen — rechteckige weiße Tafel mit rotem Rand und einem waagerechten schwarzen Pfeil — am oberen und unteren Trenndammkopf der Schleusen sind zu beachten. Das Befahren der Wehr- und Kraftwerksarme ist verboten. Dies gilt nicht für Schiffe bis zu 20 Tonnen Wasserverdrängung und für Schiffe, die für die Unterhaltung oder den Betrieb der Staustufen eingesetzt sind, nach Maßgabe der bestehenden Vorschriften.

(4) Die Anhangreihen der Schleppzüge sind vor der Einfahrt in die Schleusenkammer untereinander fest zu vertäuen.

(5) Während der Einfahrt in die Schleusenkammer und der Ausfahrt aus der Kammer muß die Deckmannschaft der Schiffe vollzählig an Deck sein. Das Ruderhaus von Schiffen mit eigenem Antrieb muß während der Dauer der Schleusung besetzt sein.

(6) In den Schleusenammern ist das Liegen außerhalb des nutzbaren Kammerbereiches verboten. Dieser ist in Jochenstein am Oberhaupt durch einen roten Strich an der Kammerwand und am Unterhaupt durch das obere Ende der Stemmtorische begrenzt.

(7) Der Schleusenaufsicht ist durch zwei Glockenschläge anzuzeigen, daß das Schiff in der Schleusenkammer festgemacht hat. Während des Füllens und des Entleerens der Schleusenkammer sind die Schiffe an den Plattform- und Nischenpollern sicher festzulegen; Lichtmaste und Steigleitern dürfen hierzu nicht benutzt werden. Die Befestigungsmittel sind so zu bedienen, daß Stöße gegen die Kammerwände und die Schleusentore vermieden werden. Hierzu sind Fender oder ähnliche Vorrichtungen zu verwenden, die schwimmfähig sein müssen, wenn sie mit dem Fahrzeug nicht fest verbunden sind. Der Gebrauch eisenbeschlagener Bootshaken ist untersagt.

(8) Es ist verboten, in den Schleusenammern und den Schleusenvorhöfen zu ankern oder Anker, Ketten und Trossen schleifen zu lassen oder Scheinwerfer zu benutzen. Das Verbot des Ankerns gilt nicht bei der Zusammenstellung talfahrender Schleppzüge im Unterhafen.

§ 24

Reihenfolge der Schleusungen

(1) Geschleust wird grundsätzlich in der Reihenfolge des Eintreffens im Schleusenbereich. Die Schleusenaufsicht kann von diesem Grundsatz abweichen, um die Schleusen besser auszunutzen.

(2) Abweichend von Absatz 1 haben ein Vorrecht auf Schleusung:

- a) Schiffe, die in Ausübung von Hoheitsaufgaben unterwegs sind,
- b) Fahrgastschiffe, die nach einem öffentlich bekanntgegebenen Fahrplan fahren,
- c) sonstige Fahrgastschiffe, die Fahrgäste an Bord haben, wenn sie mindestens eine Stunde vor der Schleusung angemeldet sind,
- d) Schiffe mit besonderer Erlaubnis des zuständigen Wasser- und Schiffsamtes.

B. Fahrt durch die Schleuse Kachlet

§ 25

Verhalten der Talfahrer im Schleusenbereich

(1) Talfahrer, die geschleust werden wollen, haben bei der Vorbeifahrt an dem Schallsignalzeichen — quadratische weiße Tafel mit rotem Rand und einem schwarzen Punkt in der Mitte — bei km 2 233,71, linkes Ufer, einen langen Ton abzugeben.

(2) Bei der Einfahrt in den Schleusenbereich ist von vorausfahrenden Talfahrern ein Abstand von mindestens 500 m zu halten und das obere Vorsignal bei km 2 232,91, linkes Ufer, zu beachten. Das Vorsignal — zwei weiße Lichter nebeneinander — hat folgende Bedeutung:

- a) beide Lichter ununterbrochen:
bis zur Einweisung in die Schleuse am Liegeplatz Heining (km 2 232,5 bis km 2 231,6, rechtes Ufer) warten;
- b) beide Lichter blinkend:
Weiterfahrt zur Schleuse gestattet, beide Schleusenammern benutzbar; das zuerst ankommende Schiff hat die südliche, das nachfolgende die nördliche Schleusenkammer zu benutzen;
- c) linkes Licht ununterbrochen, rechtes Licht blinkend:
Weiterfahrt zur Schleuse gestattet, südliche Schleusenkammer benutzen;
- d) rechtes Licht ununterbrochen, linkes Licht blinkend:
Weiterfahrt zur Schleuse gestattet, nördliche Schleusenkammer benutzen.

(3) Talschleppzüge haben im Schleusenbereich ihren Anhang erforderlichenfalls rechtzeitig für die Schleusung umzugruppieren.

(4) Die am Liegeplatz Heining wartenden Talfahrer werden durch das Signal bei km 2 231,40, linkes Ufer (Pumpwerk Maierhof) abgerufen. Das Abrufsignal — zwei weiße Lichter nebeneinander — hat folgende Bedeutung:

- a) beide Lichter ununterbrochen:
bis zur Einweisung warten;
- b) linkes Licht ununterbrochen, rechtes Licht blinkend:
Weiterfahrt zur Schleuse gestattet, südliche Schleusenkammer benutzen;
- c) rechtes Licht ununterbrochen, linkes Licht blinkend:
Weiterfahrt zur Schleuse gestattet, nördliche Schleusenkammer benutzen.

(5) In den Oberhafen darf erst eingefahren werden, wenn die Einfahrt in eine Schleusenkammer frei ist. Ist die Einfahrt nicht frei, haben sich die Talfahrer so zu verhalten, daß Bergfahrern die Ausfahrt aus dem Oberhafen ungehindert möglich ist.

(6) Die Einfahrt in die Schleuse wird durch folgende Lichtsignale an den Schleusenoberhäuptern geregelt:

- a) zwei rote Lichter nebeneinander:
keine Einfahrt;
- b) ein rotes Licht:
keine Einfahrt; die Einfahrt wird jedoch in Kürze freigegeben;
- c) zwei grüne Lichter nebeneinander:
Einfahrt frei.

(7) Talschleppzüge dürfen nach dem Schleusen nur im Unterhafen zusammengestellt werden. Sie dürfen hierzu an der südlichen oder der nördlichen Ufermauer des Unterhafens anlegen.

(8) Schiffe, die von unterstrom in den Schleusenbereich eingefahren sind, aber nicht geschleust werden wollen, dürfen die Talfahrt nur mit vorheriger Zustimmung der Schleusenaufsicht antreten.

§ 26

Verhalten der Bergfahrer im Schleusenbereich

(1) Bergschleppzüge dürfen in den Schleusenbereich nur schleusenfertig einfahren. Bergschleppzüge, die ihren Anhang nicht in einer Schleusung durchschleusen können, haben diesen am Liegeplatz Stelzlhof (§ 31 Abs. 1 Nr. 2 Buchstabe b) zu teilen und den zurückbleibenden Anhang dort abzustellen.

(2) Bei der Einfahrt in den Schleusenbereich ist das untere Vorsignal bei km 2 229,29, linkes Ufer, — zwei weiße Lichter nebeneinander — zu beachten; das Vorsignal hat folgende Bedeutung:

- a) beide Lichter ununterbrochen:
bis zur Freigabe der Einfahrt in den Schleusenbereich vor dem Vorsignal warten;
- b) beide Lichter blinkend:
Weiterfahrt zur Schleuse gestattet, beide Schleusenkammern benutzbar; das zuerst ankommende Schiff hat die südliche, das nachfolgende die nördliche Schleusenkammer zu benutzen;
- c) linkes Licht ununterbrochen, rechtes Licht blinkend:
Weiterfahrt zur Schleuse gestattet, nördliche Schleusenkammer benutzen;
- d) rechtes Licht ununterbrochen, linkes Licht blinkend:
Weiterfahrt zur Schleuse gestattet, südliche Schleusenkammer benutzen.

(3) Die Einfahrt in den Unterhafen und in die Schleuse wird durch Lichtsignale, die unterhalb der Eisenbahnbrücke bei km 2 230,28 stehen, nach § 25 Abs. 6 geregelt.

(4) Bergschleppzüge dürfen nach dem Schleusen nur oberhalb des Oberhafens wieder zusammengestellt werden.

§ 27

Ausfall der Lichtsignale

Bei einem Ausfall der nach den §§ 25 und 26 vorgesehenen Lichtsignale werden die Schiffe durch Wahrschauposten auf dem Trenndammkopf im Oberhafen und am unteren Vorsignal (km 2 229,29, linkes Ufer) eingewiesen wie folgt:

- a) rechteckige rote Tafel oder Flagge mit weißem Querstreifen:
Einfahrt in die Schleuse ist gesperrt;
- b) rechteckige grüne Tafel oder Flagge mit einem senkrechten weißen Mittelstreifen:
Einfahrt in die Schleuse ist frei.

C. Fahrt durch die Schleuse Jochenstein

§ 28

Verhalten der Talfahrer im Schleusenbereich

(1) Talfahrer, die geschleust werden wollen, haben bei der Vorbeifahrt an dem Schallsignalzeichen — quadratische weiße Tafel mit rotem Rand und einem schwarzen Punkt in der Mitte — bei km 2 207,01, linkes Ufer, einen langen Ton abzugeben.

(2) Bei der Einfahrt in den Schleusenbereich ist von vorausfahrenden Talfahrern ein Abstand von mindestens 500 m zu halten und das obere Vorsignal bei km 2 205,91, linkes Ufer, zu beachten. Das Vorsignal — zwei weiße Lichter nebeneinander — hat folgende Bedeutung:

- a) beide Lichter ununterbrochen:
bis zur Einweisung in die Schleuse am Liegeplatz Ranning (km 2 205,0 bis km 2 204,3, rechtes Ufer) warten;
- b) beide Lichter blinkend:
Weiterfahrt zur Schleuse gestattet, beide Schleusenammern benutzbar; das zuerst ankommende Schiff hat die südliche, das nachfolgende die nördliche Schleusen-kammer zu benutzen;
- c) linkes Licht ununterbrochen, rechtes Licht blinkend:
Weiterfahrt zur Schleuse gestattet, südliche Schleusen-kammer benutzen;
- d) rechtes Licht ununterbrochen, linkes Licht blinkend:
Weiterfahrt zur Schleuse gestattet, nördliche Schleusen-kammer benutzen.

(3) Talschleppzüge haben im Schleusenbereich ihren Anhang erforderlichenfalls rechtzeitig für die Schleusung umzugruppieren.

(4) Die am Liegeplatz Ranning wartenden Talfahrer werden durch das Signal bei km 2 204,14, linkes Ufer, abgerufen. Das Abrufsignal zeigt Lichtsignale nach § 25 Abs. 4.

(5) Talfahrer, die in den Oberhafen eingefahren sind, bevor die Einfahrt in die Schleuse frei ist, müssen an den Liegeplätzen an der nördlichen oder der südlichen Ufermauer des Oberhafens anlegen; sie dürfen jedoch nur bis zu dem Haltezeichen — quadratische weiße Tafel mit rotem Rand und einem waagerechten schwarzen Strich — vorfahren.

(6) Die Einfahrt in die Schleuse wird durch Lichtsignale an den Schleusenoberhäuptern nach § 25 Abs. 6 geregelt.

(7) Talschleppzüge dürfen die Anker des Anhangs erst nach der Vorbeifahrt am oberen Schleusentor nachhängen.

(8) Die Ausfahrt aus der Schleuse wird durch folgende Lichtsignale geregelt:

- a) ein rotes Licht:
Ausfahrt gesperrt;
- b) ein grünes Licht:
Ausfahrt frei.

(9) Talschleppzüge dürfen nach dem Schleusen nur im Unterhafen zusammengestellt werden. Sie dürfen hierzu an der südlichen oder der nördlichen Ufermauer des Unterhafens anlegen.

§ 29

Verhalten der Bergfahrer im Schleusenbereich

(1) Bergschleppzüge dürfen in den Schleusenbereich nur schleusenfertig einfahren. Bergschleppzüge, die ihren Anhang nicht in einer Schleusung durchschleusen können, haben diesen an der Lände Engelhartzell (km 2 199,3 bis km 2 200,99, rechtes Ufer) zu teilen und den zurückbleibenden Anhang dort abzustellen.

(2) Für die Einfahrt in den Schleusenbereich ist das untere Vorsignal — zwei weiße Lichter nebeneinander — bei km 2 201,77, linkes Ufer, zu beachten. Das Vorsignal hat folgende Bedeutung:

- a) beide Lichter ununterbrochen:
bis zur Freigabe der Einfahrt in den Schleusenbereich an der Lände Engelhartzell warten;
- b) beide Lichter blinkend:
Weiterfahrt gestattet.

(3) Bergfahrer haben die Freigabe der Einfahrt in den Unterhafen an einem der Liegeplätze am rechten und linken Ufer zwischen km 2 201,9 und km 2 202,4 abzuwarten.

(4) Für die Einfahrt in den Unterhafen ist das Abrufsignal — zwei weiße Lichter nebeneinander — bei km 2 202,44, linkes Ufer, zu beachten. Das Abrufsignal hat folgende Bedeutung:

- a) beide Lichter ununterbrochen:
bis zur Einweisung warten;
- b) beide Lichter blinkend:
Weiterfahrt gestattet.

(5) Die Einfahrt in die Schleuse wird durch Lichtsignale an den Schleusenunterhäuptern nach § 25 Abs. 6, die Ausfahrt aus der Schleuse durch Lichtsignale nach § 28 Abs. 8 geregelt.

(6) Bergschleppzüge haben die Anker des Anhangs vor der Ausfahrt aus der Schleuse aufzuwinden.

(7) Bergschleppzüge dürfen nach dem Schleusen nur oberhalb des Oberhafens zusammengestellt werden.

§ 30

Ausfall der Lichtsignale

Bei einem Ausfall der nach den §§ 28 und 29 vorgesehenen Lichtsignale werden die Schiffe durch Wahrschauposten auf dem Trenndammkopf im Oberhafen und am unteren Abrufsignal (km 2 202,44, linkes Ufer) durch Zeichen nach § 27 eingewiesen.

VI. Fahrt im Bereich der Stadt Passau

§ 31

Stilllegen

(1) Zwischen der unteren Grenze des Schleusenbereichs der Staustufe Kachlet (km 2 229,3) und der Innmündung (km 2 225,3) dürfen Schiffe nur auf folgenden Liegeplätzen stilliegen:

1. Rechtes Ufer

- a) von km 2 228,70 bis 2 228,53
auf einer Breite von 20 m.

Dieser Liegeplatz ist für Bergfahrer mit Ausnahme von Tankschiffen.

b) von km 2 228,31 bis km 2 228,25
auf einer Breite von 20 m.
Auf diesem Liegeplatz darf jeweils nur ein Schiff zum Bunkern an der Bunkerstation der ESSO-Aktiengesellschaft liegen.

c) von km 2 227,05 bis km 2 226,25
auf einer Breite von 45 m.

Dieser Liegeplatz ist nur für Schiffe, die grenzabgefertigt werden sollen; nach der Grenzabfertigung muß der Liegeplatz von Tankschiffen unverzüglich, von anderen Schiffen spätestens dann freigemacht werden, wenn der Liegeplatz für ankommende Schiffe, die grenzabgefertigt werden sollen, nicht ausreicht.

Das Liegen ist verboten für beladene oder leere, nicht entgaste Tankschiffe, die brennbare Flüssigkeiten der Gefahrenklassen K0 bis K2 im Sinne des § 2 der internationalen Vorschriften über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen befördern (vgl. Anlage 2 der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen vom 30. April 1950, Bundesgesetzblatt S. 371, 389). Beladene oder leere, nicht entgaste Tankschiffe, die brennbare Flüssigkeiten der Gefahrenklasse K3 befördern, dürfen nur außerhalb eines Bereichs von je 20 m oberhalb und unterhalb der Maxbrücke, gerechnet von der Brückenachse, liegen.

d) von km 2 226,25 bis km 2 226,10
auf einer Breite von 30 m.
Dieser Liegeplatz ist für Tankschiffe verboten.

e) von km 2 226,10 bis km 2 225,89.
Das Liegen ist nur mit vorheriger Erlaubnis des zuständigen Wasser- und Schiffsamtes gestattet.

f) von km 2 225,89 bis km 2 225,81.
Das Liegen ist nur mit vorheriger Erlaubnis des zuständigen Wasser- und Schiffsamtes gestattet.

g) von km 2 225,81 bis km 2 225,65
auf einer Breite von 20 m.
Dieser Liegeplatz ist für Tankschiffe verboten.

h) von km 2 225,65 bis km 2 225,40.
Das Liegen ist nur mit vorheriger Erlaubnis des zuständigen Wasser- und Schiffsamtes gestattet.

i) von km 2 225,40 bis km 2 225,33
auf einer Breite von 20 m.
Dieser Liegeplatz ist für Tankschiffe verboten.

2. Linkes Ufer

a) von km 2 229,24 bis km 2 228,82
auf einer Breite von 60 m.
Dieser Liegeplatz ist nur für Tankschiffe; er ist auch für die Grenzabfertigung beladener

oder leerer, nicht entgaster Tankschiffe, die brennbare Flüssigkeiten der Gefahrenklassen K0 bis K2 befördern.

b) von km 2 228,82 bis km 2 228,55
auf einer Breite von 50 m.
Vom Ufer ist ein Abstand von mindestens 20 m zu halten. Dieser Liegeplatz ist für Tankschiffe verboten.

Die Breite der Liegeplätze ist von der Uferlinie ab gerechnet.

(2) Die in Absatz 1 bezeichneten Liegeplätze dürfen nur vom Ufer aus, ein Schiff längsseits des anderen, belegt werden.

(3) Auf Schiffen, die auf den in Absatz 1 Nr. 1 Buchstaben d bis i bezeichneten Liegeplätzen stillliegen, ist nachts Ruhe zu halten; insbesondere dürfen Haupt- und Hilfsmaschinen nicht länger als erforderlich laufen.

(4) Die in Absatz 1 bezeichneten Liegeplätze sind bei Hochwasser vor Erreichen des höchsten Schiffsahrtswasserstandes oder bei Eisgefahr zu räumen.

(5) Sport- und Fischereifahrzeuge bis zu 20 Tonnen Wasserverdrängung dürfen

a) auf den in Abs. 1 Nr. 1 Buchstaben a, c, d, f und g und Nr. 2 Buchstaben a und b bezeichneten Liegeplätzen nicht stilliegen;

b) auf den in Abs. 1 Nr. 1 Buchstaben e und h bezeichneten Liegeplätzen ohne vorherige Erlaubnis des zuständigen Wasser- und Schiffsamtes stilliegen.

§ 32

Schiffe mit gefährlicher Ladung

(1) Schiffe mit gefährlicher Ladung sind dem zuständigen Wasser- und Schiffsamt mindestens 12 Stunden vor ihrer Ankunft in Passau zu melden. Sie dürfen im Stadtbereich nur auf den vom Wasser- und Schiffsamt zugewiesenen Liegeplätzen und nicht länger als nach den Umständen erforderlich stilliegen.

(2) Als gefährliche Ladung im Sinne des Absatzes 1 gelten alle Güter, die feuer- oder explosionsgefährlich, giftig oder ätzend sind, sowie Güter, die aus anderen Gründen eine besondere Gefahr für ihre Umgebung bilden; ausgenommen sind brennbare Flüssigkeiten der Gefahrenklassen K0 bis K3.

§ 33

Wahrschausignal Racklauhafen

Auf dem Trenndammkopf des Racklauhafens (km 2 228,42, rechtes Ufer) zeigt ein Lichtsignal nach unterstrom und zum Racklauhafen an, ob sich Talfahrer auf der Strecke zwischen der Schleuse Kachel und km 2 228,4 befinden. Das Wahrschausignal hat folgende Bedeutung:

a) eine waagerechte Linie:

Auf der Strecke befinden sich Talfahrer;

b) eine senkrechte Linie:

Auf der Strecke befinden sich keine Talfahrer.

Das Lichtsignal wird nur während der Betriebszeit der Schleuse Kachlet und bei ausreichenden Sichtverhältnissen gezeigt. Wird das Lichtsignal nicht gezeigt, müssen Bergfahrer bei km 2 228,0 einen langen Ton abgeben.

§ 34

Über Heck fahrende oder zurückstoßende Schiffe

Schiffe, die zwischen dem Wendeplatz am Gaswerk Passau (km 2 227,2) und der Innmündung über Heck fahren oder ihren Anhang zurückstoßen, müssen auf die übrige Schifffahrt äußerste Rücksicht nehmen. Das Manöver ist abzubrechen, wenn sich ein anderes Schiff nähert.

§ 35

Wenden bei höheren Wasserständen

Übersteigt der Wasserstand am Donaupegel Passau-Maxbrücke den Wasserstand am Innpegel Passau-Innbrücke um mehr als 300 cm, so ist Schleppzügen das Wenden zu Tal auf dem Wendeplatz am Gaswerk Passau (km 2 227,2) untersagt. Die Schleppzüge müssen in diesem Fall an geeigneten Stellen unterhalb der Maxbrücke wenden.

VII. Beförderung, Umschlag und Leichtern von brennbaren Flüssigkeiten

§ 36

Plätze zum Stilliegen, Umschlagen und Leichtern

(1) Tankschiffe dürfen nur an den vom zuständigen Wasser- und Schifffahrtsamt bestimmten Plätzen stilliegen, umschlagen oder leichtern. Ein sonstiges Stilliegen ist nur gestattet, wenn die Fahrt aus nautischen Gründen vorübergehend unterbrochen werden muß.

(2) § 31 Abs. 1 bleibt unberührt.

§ 37

Umschlag und Leichtern von brennbaren Flüssigkeiten

(1) Vor dem Umschlag oder Leichtern ist sicherzustellen, daß das Tankschiff bei Gefahr erforderlichenfalls ungehindert auslaufen, abgeschleppt oder verholt werden kann; ferner ist sicherzustellen, daß die Feuerwehr unverzüglich herbeigerufen werden kann.

(2) Zwischen den am Umschlag oder Leichtern beteiligten Tankschiffen sind Fender auszubringen.

(3) Die Tankschiffe sind so festzumachen, daß in den zum Umschlag oder Leichtern bestimmten Schlauchleitungen und in den elektrischen Speisekabeln keine Zugbeanspruchungen auftreten können.

(4) Zum Umschlag und Leichtern dürfen nur betriebssichere Schlauchleitungen und Verbindungen verwendet werden, deren Nenndruck höher ist als der maximale Betriebsdruck. Der Betriebszustand der Schlauchleitungen und der Verbindungen ist während des Umschlags ständig zu überwachen.

(5) Bevor die Schlauchleitungen an das Tankschiff angeschlossen werden, muß das Schiff mit

den an Land befindlichen Rohrleitungen elektrisch leitend verbunden sein. Diese Verbindung darf erst nach Lösung der Schlauchanschlüsse entfernt werden. Schiffsantennen sind beim Umschlag oder Leichtern zu erden.

(6) Während des Umschlags oder Leichterns hat eine ständige Schlauchwache dafür zu sorgen, daß bei Gefahr sofort die Pumpen stillgesetzt und die Absperrvorrichtungen an Bord und an Land geschlossen werden.

(7) Beim Umschlag und Leichtern dürfen keine brennbaren Flüssigkeiten in den Strom gelangen.

(8) Während des Umschlags oder Leichterns ist auf den Tankschiffen das Rauchen sowie offenes Feuer oder offenes Licht verboten.

(9) Während eines Gewitters ist der Umschlag und das Leichtern verboten.

§ 38

Umschlag und Leichtern von brennbaren Flüssigkeiten der Gefahrenklassen K0 bis K2

(1) Beim Umschlag oder Leichtern von Tankschiffen mit brennbaren Flüssigkeiten der Gefahrenklassen K0 bis K2 sowie bei der Entgasung oder ähnlichen Arbeiten ist an gut sichtbarer Stelle des Tankschiffes eine rote Tafel anzubringen, die bei Nacht zu beleuchten ist.

(2) Von Tankschiffen, die brennbare Flüssigkeiten der Gefahrenklassen K0 bis K2 umschlagen oder leichtern, haben andere Schiffe einen Sicherheitsabstand einzuhalten, der seitlich und nach oberstrom je 15 m, nach unterstrom 50 m beträgt.

(3) An Land darf sich innerhalb eines Sicherheitsstreifens von 10 m Breite, gerechnet von der Bordwand der in Absatz 1 bezeichneten Tankschiffe, keine Quelle einer Feuergefahr befinden. Beim Umschlag nicht beschäftigten Personen ist der Aufenthalt innerhalb des Sicherheitsstreifens verboten.

§ 39

Rauchverbot

(1) Auf Tankschiffen, die brennbare Flüssigkeiten der Gefahrenklassen K0 bis K2 befördern, darf nur in den Wohnräumen geraucht werden.

(2) § 37 Abs. 8 sowie sonstige weitergehende Vorschriften bleiben unberührt.

VIII. Ergänzende Bestimmungen

§ 40

Sonderregelungen für Schiffe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, der Polizei und des Zolls

(1) Schiffe der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung, der Polizei und des Zolls sind von den Bestimmungen dieser Verordnung befreit, soweit die Erfüllung ihrer hoheitlichen Aufgaben es erfordert.

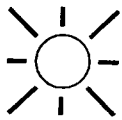
(2) Schiffe der Wasserschutzpolizei dürfen bei Erfüllung ihrer hoheitlichen Aufgaben ein blaues Funklicht führen.

Darstellung der Zeichen und Lichter

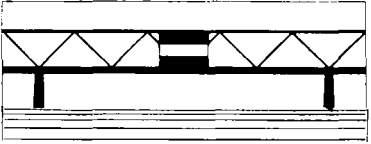
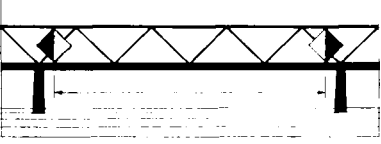
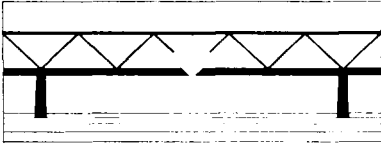
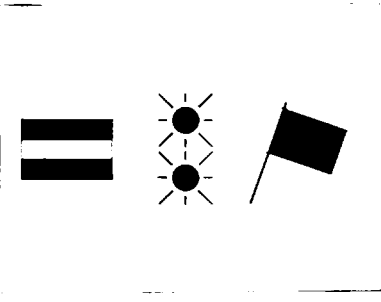
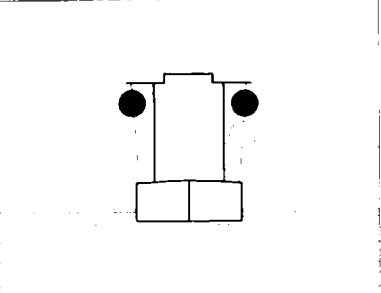
Es bedeuten:

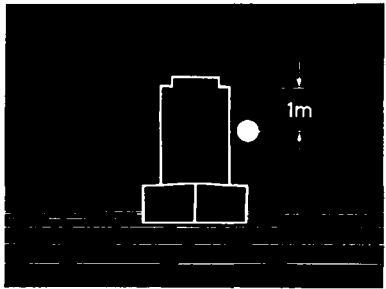
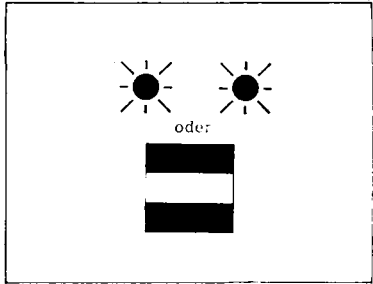
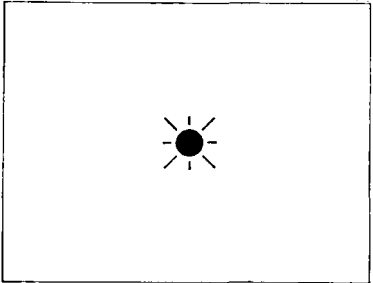
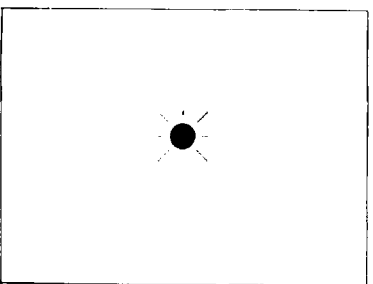
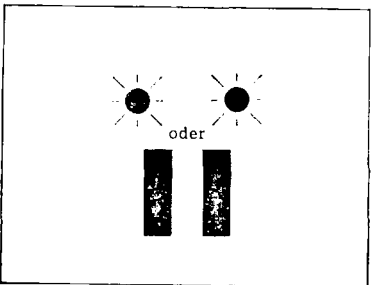


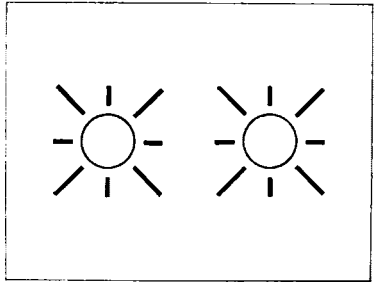
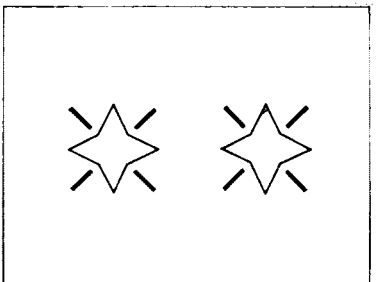
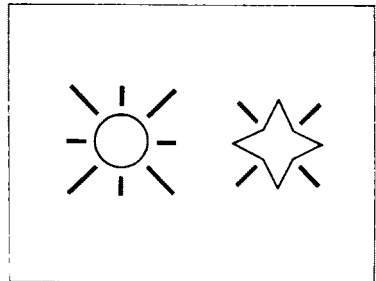
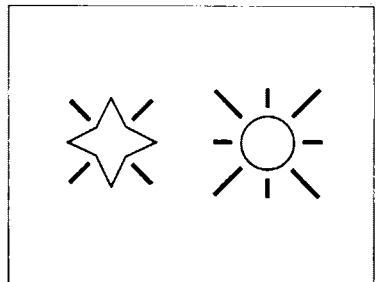
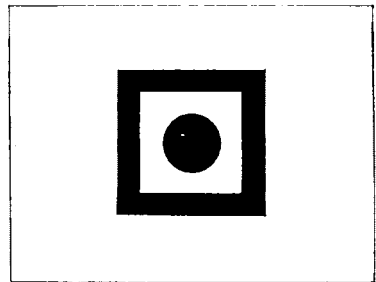
= Lichter, die von allen Seiten sichtbar sind

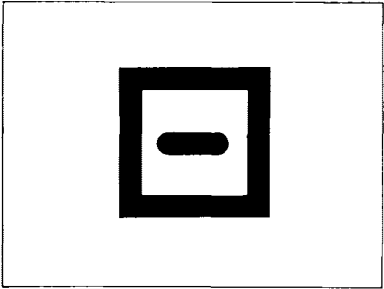
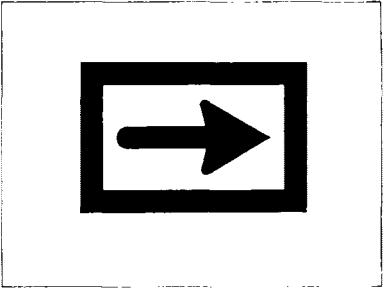



} = Lichter, die bei Tag und bei Nacht und nur in Fahrtrichtung sichtbar sind.

Beschreibung der Zeichen und Lichter	Darstellung der Zeichen und Lichter
<p>1. Zeichen an Brücken: § 5 Bei Tag und bei Nacht: Gesperre Öffnung: rechteckige rote Tafel mit waagerechtem weißem Streifen.</p> <p>Kennzeichnung der Durchfahrtsbreite in einer Öffnung: zwei quadratische, auf der Spitze stehende rot-weiße Tafeln.</p> <p>Empfohlene Öffnung: a) in beiden Richtungen befahrbar: eine quadratische auf der Spitze stehende gelbe Tafel,</p> <p>b) in einer Richtung befahrbar: zwei quadratische auf der Spitze stehende gelbe Tafeln übereinander oder nebeneinander.</p>	<p>1 </p> <p>2 </p> <p>3 </p> <p>oder</p>
<p>2. Sperrung der Schifffahrt: §§ 6, 17, 18 Bei Tag und bei Nacht: rote Tafel mit waagerechtem weißem Streifen oder zwei rote Lichter übereinander, oder bei Tag rote Flagge</p>	<p>4 </p>
<p>3. Bezeichnung schwimmender Geräte bei der Arbeit: § 7 Bei Tag: nach der Seite, an der das Fahrwasser frei ist zwei Bälle übereinander, der obere rot, der untere weiß nach der Seite, an der das Fahrwasser nicht frei ist ein roter Ball</p>	<p>5 </p>

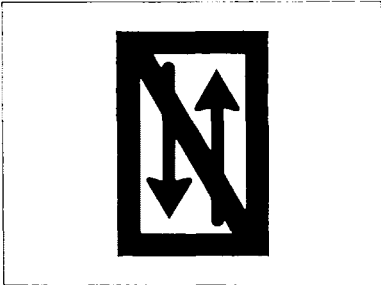
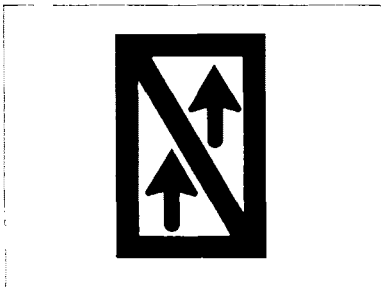
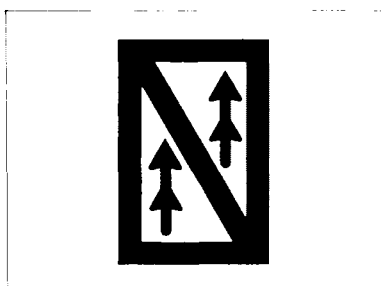

Beschreibung der Zeichen und Lichter	Darstellung der Zeichen und Lichter
<p>Bei Nacht:</p> <p>nach der Seite, an der das Fahrwasser frei ist ein weißes helles Licht und darüber ein rotes helles Licht,</p> <p>nach der Seite, an der das Fahrwasser nicht frei ist ein rotes helles Licht.</p>	<p>6</p> 
<p>4. Signale und Zeichen zur Verkehrsregelung:</p> <p>zwei rote Lichter nebeneinander oder eine rechteckige rote Tafel mit weißem Querstrich.</p> <p>Bei Tag und bei Nacht:</p> <p>a) Signalstation Straubing, § 13 keine Durchfahrt</p> <p>b) Schleusen, §§ 25, 26, 27, 28, 29 und 30 Verbot des Einfahrens</p>	<p>7</p> 
<p>ein rotes Licht:</p> <p>a) Signalstation Straubing, § 13 bei Tag: keine Durchfahrt (Freigabe ist zu erwarten)</p> <p>b) Schleusen, §§ 25, 26, 28 und 29 bei Tag und bei Nacht</p> <p>ba) Einfahrtsignale keine Einfahrt (Einfahrt wird in Kürze freigegeben)</p> <p>bb) Ausfahrtsignale Verbot des Ausfahrens</p>	<p>8</p> 
<p>ein grünes Licht:</p> <p>Schleusen §§ 28 und 29 bei Tag und bei Nacht Ausfahrt frei</p>	<p>9</p> 
<p>zwei grüne Lichter nebeneinander oder eine rechteckige grüne Tafel mit einem senkrechten weißen Mittelstreifen</p> <p>a) Signalstation Straubing, § 13 bei Tag: Durchfahrt frei</p> <p>b) Schleusen, §§ 25, 26, 27, 28, 29 und 30 bei Tag und bei Nacht: Erlaubnis zum Einfahren</p>	<p>10</p> 

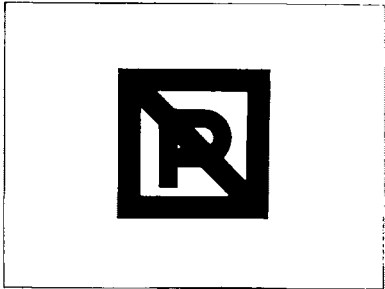
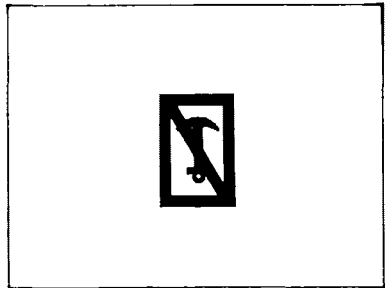


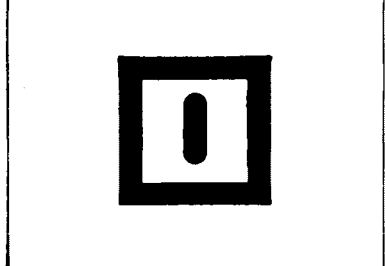
Beschreibung der Zeichen und Lichter	Darstellung der Zeichen und Lichter
<p>zwei weiße Lichter ununterbrochen nebeneinander bei Tag und bei Nacht Vorsignale Schleuse Kachlet (§§ 25, 26) Vorsignal im Oberwasser der Schleuse Jochenstein (§ 28): Bis zur Einweisung in die Schleuse am vorgeschriebenen Liegeplatz warten. Vorsignal im Unterwasser der Schleuse Jochenstein (§ 29): bis zur Freigabe der Einfahrt in den Schleusenbereich an der Lände Engelhartzell warten.</p>	<p>11</p> 
<p>zwei weiße blinkende Lichter nebeneinander bei Tag und bei Nacht Vorsignale im Oberwasser der Schleusen Kachlet und Jochenstein (§§ 25, 28) Vorsignal im Unterwasser der Schleuse Kachlet (§ 26): Weiterfahrt zur Schleuse gestattet, beide Schleusenammern benutzbar, das zuerst ankommende Schiff hat die südliche, das nachfolgende die nördliche Schleusenammern zu benutzen. Vorsignal und Abrufsignal im Unterwasser der Schleuse Jochenstein (§ 29) Weiterfahrt gestattet.</p>	<p>12</p> 
<p>Linkes Licht ununterbrochen, rechtes Licht blinkend bei Tag und bei Nacht Vorsignale und Abrufsignale im Oberwasser der Schleusen Kachlet und Jochenstein (§§ 25, 28) Vorsignal im Unterwasser der Schleuse Kachlet (§ 26) Weiterfahrt zur Schleuse gestattet, bei der Einfahrt rechte Schleusenammern benutzen.</p>	<p>13</p> 
<p>Rechtes Licht ununterbrochen, linkes Licht blinkend bei Tag und bei Nacht Vorsignale und Abrufsignale im Oberwasser der Schleusen Kachlet und Jochenstein (§§ 25, 28) Vorsignal im Unterwasser der Schleuse Kachlet (§ 26): Weiterfahrt gestattet, bei der Einfahrt linke Schleusenammern benutzen.</p>	<p>14</p> 
<p>5. Gebotszeichen: Verpflichtung zur Abgabe bestimmter Schallzeichen: §§ 13, 25, 28 quadratische weiße Tafel mit rotem Rand und einem schwarzen Punkt.</p>	<p>15</p> 

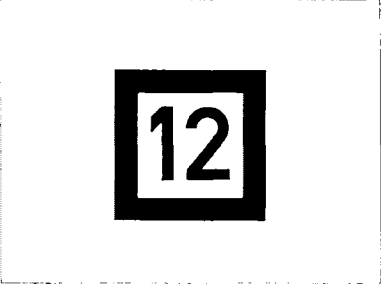
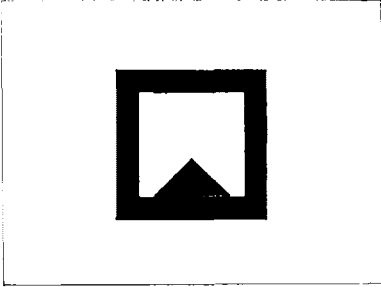
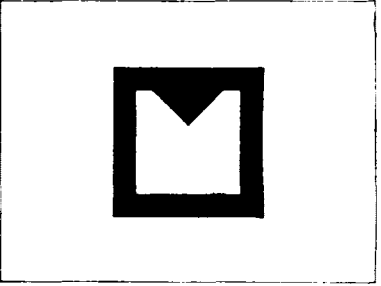
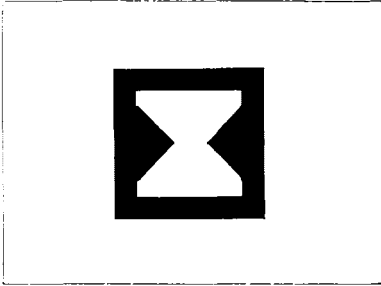
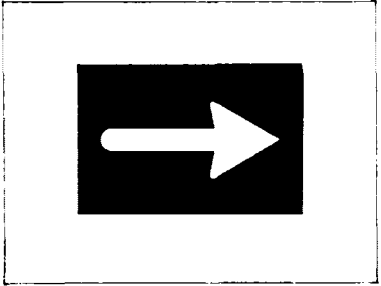
Beschreibung der Zeichen und Lichter	Darstellung der Zeichen und Lichter
<p>Haltezeichen am Ufer: §§ 13, 28, 29 quadratische weiße Tafel mit rotem Rand und einem waagerechten schwarzen Strich.</p>	<p>16 </p>
<p>Verpflichtung, eine bestimmte Richtung einzuschlagen: §§ 23, 28 rechteckige weiße Tafel mit rotem Rand und waagerechtem schwarzen Pfeil.</p>	<p>17 </p>
<p>6. Hinweiszeichen: Erlaubnis zum Stilliegen: §§ 23, 31 quadratische blaue Tafel mit weißem P.</p>	<p>18 </p>

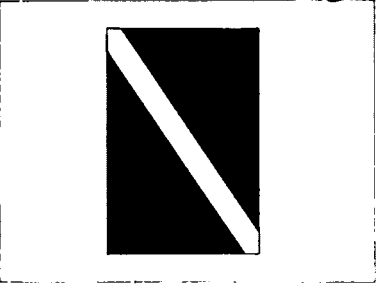
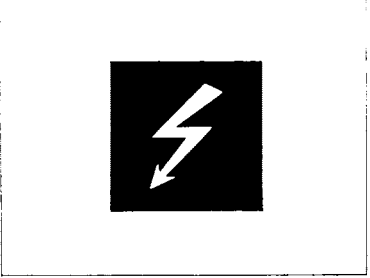
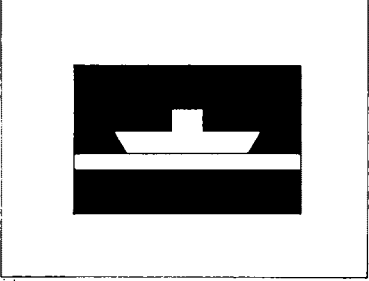
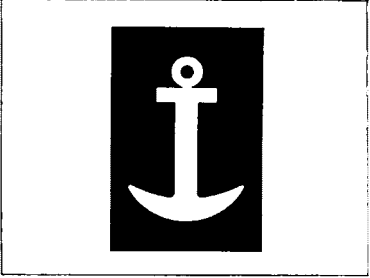

Anlage 2

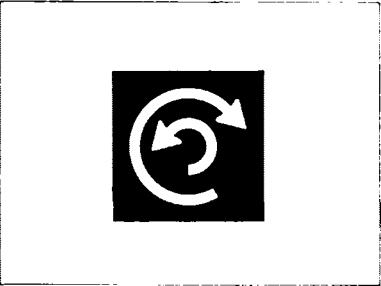


Zusätzliche Schifffahrtszeichen

Beschreibung der Zeichen und Lichter	Darstellung der Zeichen und Lichter
<p>1. Verbotszeichen: Begegnungsverbot und Verbot des Überholens</p>	<p>1 </p>
<p>Allgemeines Überholverbot</p>	<p>2 </p>
<p>Überholverbot für Verbände untereinander</p>	<p>3 </p>
<p>Vermeidung von Wellenschlag</p>	<p>4 </p>

Beschreibung der Zeichen und Lichter	Darstellung der Zeichen und Lichter
Liegeverbot	5 
Ankern und Anker schleifen lassen verboten	6 
Verbot des Festmachens	7 
Wendeverbot	8 
2. Gebotszeichen: Gebot erhöhter Aufmerksamkeit	9 

Beschreibung der Zeichen und Lichter	Darstellung der Zeichen und Lichter
<p>Gebot, die angegebene Geschwindigkeit nicht zu überschreiten (km/h) Nebenstehendes Bild: 12 km/h</p>	<p>10 </p>
<p>Beschränkte Wassertiefe</p>	<p>11 </p>
<p>Beschränkte lichte Durchfahrthöhe</p>	<p>12 </p>
<p>Beschränkte Durchfahrbreite</p>	<p>13 </p>
<p>3. Empfehlende Zeichen: Empfohlene Richtung</p>	<p>14 </p>

Beschreibung der Zeichen und Lichter	Darstellung der Zeichen und Lichter
<p>4. Hinweiszeichen: Ende eines Gebots oder Verbots</p>	<p>15 </p>
<p>Hochspannungsleitung</p>	<p>16 </p>
<p>Nicht frei fahrende Fähre</p>	<p>17 </p>
<p>Erlaubnis zum Ankern</p>	<p>18 </p>
<p>Erlaubnis zum Festmachen</p>	<p>19 </p>

Beschreibung der Zeichen und Lichter	Darstellung der Zeichen und Lichter
Wendeplatz	20  A square sign with a black background and a white circular arrow pointing clockwise.
Fernsprechstelle	21  A square sign with a black background and a white telephone handset icon.
Wasserskistrecke	22  A rectangular sign with a black background and the word "SKI" in white, bold, sans-serif capital letters.

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Internationalen Abkommens
zur Vereinfachung der Zollförmlichkeiten**

Vom 25. Oktober 1967

Das in Genf am 3. November 1923 unterzeichnete Internationale Abkommen zur Vereinfachung der Zollförmlichkeiten nebst Protokoll (Reichsgesetzbl. 1925 II S. 672) ist nach seinem Artikel 26 für

Malawi am 17. Mai 1967
in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 14. April 1967 (Bundesgesetzblatt II S. 1607).

Bonn, den 25. Oktober 1967

Der Bundesminister des Auswärtigen
In Vertretung
Lahr

**Bekanntmachung
über den Geltungsbereich des Abkommens
über die Gründung eines Rates für die Zusammenarbeit
auf dem Gebiete des Zollwesens**

Vom 30. Oktober 1967

Das in Brüssel am 15. Dezember 1950 unterzeichnete Abkommen über die Gründung eines Rates für die Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Zollwesens (Bundesgesetzbl. 1952 II S. 1) ist nach seinem Artikel XVIII Abs. (c) für

Zypern am 31. August 1967
in Kraft getreten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 28. August 1967 (Bundesgesetzbl. II S. 2319).

Bonn, den 30. Oktober 1967

Der Bundesminister des Auswärtigen
In Vertretung
Lahr